

Bröderna Brandt Bilaktiebolag

Vid Industrigruppens studiebesök den 2 september 2025 på koncernens huvudkontor på Kärranäsvägen (Frölandsområdet) mottogs vi av *Sten och Björn Brandt*. De är tvillingbröder i tredje generationen efter företagets grundare, stenhuggarsonen *Stanley Brandt* från Hunnebostrand.

Stanley Brandt var verksam i företaget tills i mitten av 1960-talet då hans tre söner (andra generationen alltså) *Karl-Erik, Gunnar och Per-Olof Brandt* övertog verksamheten.

Sedan 1980-talet leds koncernen övergripande av Karl-Erik Brandts två söner, *Sten* och *Björn*. *Björns* aktuella funktion i koncernstyrelsen är ordförande, och *Stens* styrelseledamot. Koncernchef sedan 2022 är *Madeleine Brandt*.

Sten och Björn Brandt gav följande övergripande uppgifter om koncern och ingående företag: Bröderna Brandt Bilaktiebolag är en familjeägd företagskoncern ursprungligen grundad år 1929, dvs för inemot 100 år sedan.



Här ingår f.n. ett 30-tal anläggningar på 20 orter från Mora i norr till Alingsås i söder, och från Lysekil i väst till Skövde i öst - ett geografiskt område man själva lite skämtsamt kallar för "Brandtland".

Bröderna Brandt Bilaktiebolag, som f.ö. registrerades 1957, ingår i en koncern med totalt 29 bolag. Bolaget har sex dotterbolag.

De enskilda företagen inom koncernen bedriver, förutom handel med personbilar och lastvagnar, reparation av fordon, försäljning av drivmedel, biluthyrning, bilvård, biltvätt, däckhotell, har ladd- och tankstationer och relaterade verksamheter.

Men det finns även andra grenar inom koncernen som t.ex handel med båtar. Till stor del handlar det också om bolag för fastighetsförvaltning.

År 2024 omsatte hela koncernen 4 900 000 000 kr.

Stanley Brandt, född år 1900, startade som nämnts ovan företaget år 1929. Det hade börjat med en liten taxirörelse och ett dito åkeri, men en eller annan verksamhet tillkom efterhand. Efter att ha velat bygga ett större hus för företagen i Hunnebostrand men nekats av kommunen togs beslutet att flytta verksamheten till Uddevalla, först till tidningen Bohusläningens gamla hus på Norra Drottninggatan, och sedan vidare till lokaler på Packhusgatan.

På 1920-talet var det mest handel med amerikanska och engelska bilar, men Stanley hade hört talas om *Volvo* som startats år 1927. Detta svenska märke ville han ha, och så blev det också under hösten 1929, och bilbolaget startades.

År 1949 byggde Stanley Brandt sitt stora hus vid Göteborgsvägen, och en ny era startade.

Etableringen på Kärranäsvägen, Fröland (tre/fyra km från Uddevalla centrum)

Från Göteborgsvägen flyttade företaget år 1991 till sitt eget nybyggda komplex på Kärranäsvägen, detta således efter det att Sten och Björn tagit över. Fastigheten på Göteborgsvägen såldes f.ö. lite senare på 1990-talet.

Sten och Björn betonade i sammanhanget att man själva vill äga sina fastigheter för att kunna ha kostnadskontroll. Inom koncernen finns ett trettiotal fastigheter fördelade på ett 25-tal bolag.

Flera av bolagen inom koncernen leds av barn till Sten resp. Björn, dvs fjärde generationen:

Brandt Personbilar AB där *Christopher Brandt* innehar VD-funktionen (sedan 2018).

Här handlar man med märkena *Volvo, Renault, Mazda och Polestar*.

Brandt Fordon AB där *Sebastian Brandt* är VD (sedan 2017).

Här gäller *Ford, Dacia och MG*.

Brandt Lastvagnar AB där *Erik Brandt* är VD (sedan 2016).

Lastvagnar säljs vid anläggningar i Uddevalla (Kuröd), i Vänersborg och i Säffle.

Brandt Båt AB där *Simon Ekbohm* är VD (sedan 2021).

Ett antal diskussionsämnen av skiftande natur togs upp under vårt möte. Utan någon särskild agenda blev det hela möjligen därför lite ostrukturerat, snarast en diskussion, men de frågor som kom upp besvarades/kommenterades vänligen av Sten respektive Björn.

Företagstillväxt

Det berättades att koncernens utveckling historiskt har baserats på en mix av *organisk* tillväxt och växt genom *förvärv*. I framtiden räknar man dock med att i första hand växa *organiskt*. Detta beror på att ett stort antal mindre bilhandlarföretag i Sverige på senare år köpts upp av stora bolag, och det blir nu är allt svårare att hitta synergieffekter i detta. Vill man växa på det sättet så måste det i så fall nu handla om jättestora förvärv.

Ägandet av Volvo Personvagnar

När det gäller Volvo Personvagnar så ansåg herrarna Brandt att det fungerade klart sämst då Ford ägde det (dvs 1999 - 2010). Att Ford år 2010 sålde Volvo Personvagnar till kinesiska Geely Holding Group ansåg man dock innebar ett stort och nödvändigt lyft, bl.a. för att Volvo Personvagnar de facto är en liten bilfabrikant globalt sett och skulle omöjligen själva ha klarat omställningen till elbilar pga astronomiska utvecklingskostnader.

Bilproduktion

Förklarades att det bör finnas en viss balans mellan *kundorderstyrd* produktion, dvs där kunden själv specificerar sin bil, och *periodiserad* produktion, dvs där fabriken omväxlande tillverkar ett visst antal bilar med en samma utrustning, färg etc.

Kort historik om Volvos etablering i Uddevalla

Det s.k. Uddevallapaketet innebar att Volvo Personvagnar skulle bygga en bilfabrik i Uddevalla.

Volvo Uddevallaverken byggdes, och år 1986 startade produktionen av Volvobilar, först modell 740. Sedan Volvo Personvagnar gått med jätteförluster tre år i rad skedde sedan nedläggningen i april 1993, och fabriken lades i "malpåse".

AutoNova

År 1995 kom besked om att fabriken skulle återuppstå sedan Volvo startat samarbete med engelska Tom Walkinshaw Racing (TWR). Man började med att tillverka Volvos modell 850, men med sikte på att starta produktion av den nya modellen C70 Coupé av generation 1. I slutet av år 1999 stoppades dock tillverkningen till följd av oenighet mellan Volvo och TWR.

Volvo Cars Uddevalla

TWR:s aktieandel övergick år 2000 helt till Volvo Personvagnar. Produktionen av C70 generation 1 fortsatte nu tills april 2005 då man tillverkat över 70 000 bilar av denna modell.

Pininfarina Sverige

Det italienska bildesignföretaget **Pininfarina** hade nu gått in som 60-procentig delägare, där de övriga 40 procenten fortsatt innehades av Volvo PV.

Tillverkningen av C70 av generation 2 kunde sedan starta hösten 2005 efter ca ett halvårs produktionsstopp. Fabriken kom dock att läggas ner vid halvårsskiftet år 2013.

Sten och Björn Brandt vittnade om att Brandt-företagen de facto påverkats positivt på olika sätt till följd av Volvos bilproduktion i Uddevalla, en era som varade i hela 27 år.

Politiska beslut

Det som övergripande gäller inom EU nu är att inga personbilar drivna av fossila bränslen får tillverkas efter år 2035.

De svenska politiska besluten har, t.ex när det gäller bränslen, ändrats vid flera tillfällen genom åren, vilket skapat osäkerhet hos biltillverkarna. Politikerna har t.ex alltför ofta inte insett att infrastrukturen, t.ex möjligheten att ladda elbilar, måste tidsanpassas till besluten.

Inköp av eldrivna bilar har vidare periodvis subventionerats, något som dock sedan avskaffats i olika delar och faser. Fler exempel finns men nämns inte här. Även massmedia har bidragit till osäkerhet med ensidig och ibland t.o.m. inkorrekt rapportering.

Något som ses som extremt allvarligt är att sex av våra tolv kärnkraftverk lagts ner i förtid, och nu står vi alltså inför att bygga nya verk till skyhöga kostnader eftersom det nu är bestämt att alla våra fordon ska drivas med elektricitet i relativ närtid. Inget politiskt parti eller gruppering tar dock på sig ansvaret för detta monumentala resursslöseri.

Av de fossildrivna bilarna så favoriseras just nu bensindrift, medan diesel förefaller vara på väg att fasas ut, allt beroende på var politiken bestämmer framöver.
Det vi däremot kan vara helt säkra på är att vi går mot mer och mer eldrift i våra bilar.

Det svenska elbilsbeståndet

Björn Brandt informerade oss om att Sverige per den 31 dec. 2024 hade ett totalt personbilsbestånd av ca 4 987 000 enheter, varav 7,2% rena elbilar, 6,3% laddhybrider, summa 13,5% laddbara bilar. Prognosen för 2025 pekar på en nybilsregistrering på totalt 275 000 bilar, varav 40% elbilar.

Av hybridbilarna, dvs de som drivs av både bensin och el, är de s.k. *laddhybriderna* klart mest sålda. Det finns förvisso också en hybridbilstyp som kan köra korta sträckor på el där batteriet laddas av bilen själv, och kan alltså inte kan laddas via eluttag.

Rena elbilar tar dock generellt över marknaden mer och mer.

Körsträckan för en laddhybrid på el anser man vara för kort för hybridbilarna idag, bara några få mil, mot önskvärt säg 15 - 20 mil. Riktigt där är alltså inte tillverkarna idag, och *när* och *om* detta kommer är en oönskad osäkerhetsfaktor.

Herrarna Brandt slog vidare med viss emfas ihjäl myten om batteriernas begränsade livslängd och menade att det knappast existerar några hållbarhetsproblem med batterierna idag.

Vi informerades också om att enbart batteriet utgör ca hälften av priset på en ny elbil.

Digitala möten

På senare år, framför allt under pandemin, tog Brandts mer och mer till sig tekniken med digitala möten, detta för att minska den kostnadskrävande reseverksamheten. Det tog några år för både tekniken att förfinas och användarnas datakunskaper att mogna, men numera tillämpas denna kostnadsbesparande och faktiskt helt funktionella mötesteknik i stor utsträckning inom hela koncernen.

Lönsamheten i verksamheten

Delvis till följd av olika regeringars ryckiga politik är det just nu så att själva bilförsäljningen är en klart olönsam affär. Att det f.n. råder lågkonjunktur är också en klart negativt påverkande faktor. Det man tjänar på är reparationer, service, drivmedelsförsäljning och relaterade tjänster.

Företagsdokumentation

Företagets första 75-åriga existens, dvs med historik och verksamhet under perioden 1929 – 2004, har tidigare dokumenterats i en jubileumsbok.

Till 100-årsjubileet år 2029 har man tänkt sig att producera en ny bok, och vår förening fick nu en intresseförfrågan om att skriva den. Vi tar förstås med oss denna fråga till vår styrelse som får återkomma med svar, rimligen efter närmast påföljande styrelsesammanträde.

Avslutningsvis

Vid flera av Industrigruppens studiebesök runtom i Uddevalla har vi med viss förvåning kunnat notera hur mycket yrkeskunskap, entreprenörskap mm det finns ute i de olika företagen i denna ändå inte särskilt stora kommun. Detta gäller förstås i hög grad även Bröderna Brandt.

Det vore intressant att veta hur Stanley skulle reagera om han finge veta att hans ursprungliga taxirörelse nu är ett av de största koncernföretagen i regionen, har ca 750 medansvariga varav 121 vid anläggningarna i Uddevalla, och att koncernen totalt omsätter uppemot 5 miljarder kronor årligen...

Slutligen fick var och en av de deltagande föreningsmedlemmarna ett exemplar av en av Karl-Erik Brandts skrivna böcker med titeln *"Fiskare och Fästefolk"*.

Det kan f.ö. nämnas att denna bok producerades av Kjell Ahléns företag Mediaprint år 2001, och att Kjell råkade vara en av oss i föreningen som deltog i dagens studiebesök.



"The dynamic duo", Sten och Björn Brandt